# RÉCLAMATION

## *Des Entrepreneurs particuliers des Messageries et Voitures publiques.*

CITOYENS REPRÉSENTANS,

VOUS avez reconnu l'utilité de nos établissemens; vos décrets les ont distingués et protégés comme *nécessaires* au service public, et, par une versatilité inexplicable, votre comité de salut public a pris, le 6 Messidor, un arrêté provisoire, qui leur donne la mort; et le rapport de deux autres comités, qui devoit les consolider, est vainement attendu depuis le 1er. Germinal.

Il semble que le régime à donner aux Messageries soit un problême insoluble, et qu'en cette matière la révolution doive se traîner sur les pas du despotisme: dans aucun tems il n'a su à quel plan se fixer; aujourd'hui, des hommes libres doutent qu'il soit possible d'étendre à nos entreprises les bienfaits de la Liberté.

On veut tour-à-tour affranchir, puis enchaîner notre industrie; après nous avoir admis à la concurrence avec les Messageries Nationales, on nous l'interdit. Sans cesse nous flottons entre la vie et la

néant ; nos foibles patrimoines s'absorbent dans ces fluctuations éternelles.

Il est tems que le public et nous sachions à quoi nous arrêter ; le public auquel, nous osons le dire, nous sommes infiniment plus utiles que la Régie.

Serons-nous libres de faire le bien général sans entraves ? nos chevaux continueront-ils d'être exceptés de la requisition ? obtiendrons-nous toujours des fourrages ?

Telles sont les questions que nous soumettons à la sagesse de vos délibérations ; souffrez que nous en préparions l'examen par les lumières de l'expérience.

Long-tems, parmi nous, les Messageries ont été exploitées par des particuliers ; leur industrie toujours active, toujours économe et soigneuse savoit, dans un espace circonscrit, proportionner les secours aux besoins ; le service étoit exact, et ne laissoit à desirer qu'un peu plus de célérité.

Malheureusement, le génie financier s'empara de cette branche industrielle et la corrompit. Dans le siècle des dilapidations, le mince produit qu'il offrit fut avidement saisi par des administrateurs affamés. Les Messageries furent mises en ferme, avec privilège exclusif ; c'est-à-dire, qu'on établit un impôt fixe sur la faculté d'aller et de venir, et que, pour leur argent, les français eurent le pouvoir de voyager dans les tems, aux heures, sous la direction et avec les intermittences qu'on leur prescrivoit.

Quelque commode que fût pour les ordonnateurs cette distribution de la marche, il ne purent l'exécuter par eux-mêmes : il leur fallut appeler à eux par la voie des sous-fermes, une multitude de coopérateurs subalternes ; ainsi ce ne fut qu'à l'aide des établissemens particuliers, trouvés d'abord insuffisans, que se soutinrent les Fermes générales ou Régies des Messageries.

Et malgré tant de précautions, le bénéfice pour l'état fut si chimérique, que sans cesse on substitua la Régie à la Ferme, et la Ferme à la Régie ; il n'y eut que les entraves gênantes pour le public, qui restèrent les mêmes.

A l'époque de la révolution, on entrevit, d'une part, l'illusion de la ressource fiscale que les hommes de finance avoient créée ; d'une autre part, l'inconséquence vexatoire des servitudes imposées à la classe voyageuse la moins aisée. Mais on ne fit qu'entrevoir. L'aurore de la liberté étoit encore trop foible, et l'influence des habitudes portoit trop à l'imitation.

Le décret du 29 août 1790 rendit bien au commerce une espèce de concurrence par l'abolition, du privilège exclusif : mais ce fut sous des limitations aussi funestes que puériles. On ne voulut pas que les Messagers particuliers, annonçassent régulièrement leur départ ; on ne voulut pas qu'il pussent établir des *Relais*, c'est-à-dire, qu'ils achevassent la besogne commencée ; on ne voulut pas qu'ils offrissent au voya-

geur démonté le moyen de poursuivre sa route sans interruption.

Gette demi-mesure était si fausse, si contraire à la liberté des circulations, que la Ferme générale n'osa y ramener les entrepreneurs particuliers. De fait, ils jouirent, sans trouble, pendant trois ans, d'une concurrence presqu'illimitée.

La Convention Nationale, aux mois d'Avril et Mai 1793, (*v. st.*) lorsqu'elle forma la Régie actuelle, eût effacé du code voiturin ces statuts posthumes du pouvoir arbitraire, si elle n'eût conservé des allarmes sur le transports des fonds publics; elle créa la Régie pour assurer ce transport et le surveiller mieux.

Mais, certes, son objet ne fut pas d'enlever à la république une source de revenus, encore moins de perpétuer ce sistême oppresseur, qui avoit autrefois contrarié les citoyens, jusque dans leur passage d'un lieu à un autre.

Pourvu qu'il existât une Agence exclusivement chargée de distribuer les assignats et effets dans toutes les parties de la République, la Convention Nationale a consenti que le surplus du service fût partagé entre cette Agence et les Messagers particuliers. Peu lui a importé que ce partage diminuât les produits de la Régie; il étoit trop vérifié que, même avec un droit exclusif, la Régie ne pouvoit donner de bénéfices réels, puisqu'elle ne pouvoit faire que la moindre partie du roulage. Le bénéfice sur les voya-

geurs eût été dans tous les cas trop borné, et pour l'obtenir, il eût fallu trop fortement heurter les principes de la liberté.

Aussi, dans toutes les occasions la Convention nationale, loin de remettre en vigueur les prohibitions liberticides du décret d'Août 1790, a-t-elle prêté assistance aux entrepreneurs particuliers.

Le 5 Septembre 1793, (v. s.), elle a exempté leurs chevaux de la requisition, *attendu le service public auquel ils étoient employés.*

Le 22 Brumaire, son comité de sûreté générale a secondé ses vues, en exceptant de la requisition, nommément, les chevaux du C. Chevalier.

Ce n'étoit pas assez de conserver les chevaux pour les exploitations particulières; il fallut encore que les entrepreneurs pussent les nourrir, des requisitions circulaires ont été adressées pour cet effet à tous les districts, le 17 Frimaire.

La malveillance ayant donné lieu à des plaintes de la part des entrepreneurs non aprovisionnés de fourrage, un décret du 1r. Germinal, les renvoya provisoirement à la commission des subsistances, qui aussitôt renouvela les requisitions.

Ainsi, le commerce des entrepreneurs particuliers se faisoit avec la même latitude et les mêmes secours que l'exploitation de la Régie, lorsqu'il a plu au comité de salut public de renouveler, le 6 Messidor' par un arrêté, les defenses portées au décret d'Aout 1790.

Nous réclamons contre cet arrêté qui opère notre ruine totale. Les decrets des 5 Septembre 1793 et 1^er^ Germinal avoient reconnu nos Etablissemens pour des Etablissemens publics. Plusieurs d'entre nous les ont acquis chérement dans cette confiance. Serons nous victimes de la sécurité que les décrets nous ont inspirée ?

Mais c'est surtout l'intérêt public que nous invoquons.

La déclaration des droits repousse tous les obstacles que l'on voudroit mettre à l'exercice libre de notre profession, et au choix que les citoyens font de nos voitures. Toute industrie utile doit être secondée dans une République, de même que toute action licite et nécessaire, telle que celle de voyager, doit être facilitée. L'intervention du Fisc dans le réglement de ces droits naturels ne peut être qu'oppressive et désastreuse.

A ce vœu respectable des principes, se joignent les avantages marqués de nos exploitations.

Nous voiturons des citoyens que jamais la Régie ne pourroit voiturer.

Nous les voiturons à meilleur marché qu'elle,

Avec plus de célérité,

Avec un moindre nombre de chevaux :

Nous ne fatiguons pas les routes à beaucoup près autant qu'elle.

Nous rendons les arrhes que la Régie ne rend pas. Voilà pour l'intérêt des voyageurs.

Qu'objecte-t-on contre la concurrence ?

La nécessité de soutenir la régie nationale.

Ce ne sont pas les bénéfices qu'elle donne qui démontrent cette nécessité. Ses dépenses ont toujours infiniment excédé ses recettes : elle vient de créer, pour surveiller l'exécution de l'arrêté du 6 Messidor, 30 inspecteurs aux appointemens de 5000 liv. qui coûteront encore annuellement 50 mille écus de plus à la république.

Avec la concurrence la Régie perdra plus.

C'est d'abord une question : nous pourrions tranquilliser sur ce point, en deux mots. 1°. Avec la concurrence, elle perdra de moins les 150, 000 livres, d'inspecteurs. 2.° Qu'il y ait concurrence, ou qu'il n'y en ait pas, cela revient au même pour la Régie, parce-qu'il lui est physiquement impossible de satisfaire le nombre des voyageurs que nous servons.

On a dit que nous lui enlevions les 4. 5e. du produit nous ne les lui enlevons pas, puis qu'elle est hors d'état de les gagner : et si, pour les obtenir, elle étendait assez ses entreprises, les dilapidations et les défauts de surveillance absorberoient ce qu'elle recevroit de plus.

On a dit que nous ne parcourions que les routes faciles : [illegible]

C'est que les voyageurs abondent: c'est que les autres routes ont besoin de réparations, ou de communications nouvelles, qu'il est de la munificence nationale de procurer. La Régie elle-même est loin de faire le service de ces routes qu'elle nous abandonneroit volontiers.

On a dit que nos chevaux seroient plus utiles ailleurs:

La Convention en a jugé autrement par son décret du 5 Septembre 1793 (v. s.), qui les excepte de la requisition, attendu le service public auquel ils sont employés. L'utilité d'une chose est là où les besoins que l'on en a se manifestent.

On a dit enfin que nous ne faisions point de Roulage utile:

Quelle est donc l'importance du Roulage que la Messagerie exécute, si on le compare au Roulage effectif de toute la république? il est presque nul. Comme elle, nous voiturons les effets des voyageurs; nous augmenterons la masse de nos transports, quand nous aurons un plus grand nombre de chevaux.

Rien de plus futile que tous ces argumens communiqués au comité de salut public, le 6 messidor, par la Commission des transports, remontes, postes et messageries.

Il est très-évident que nous sommes utiles, puisqu'on nous emploie.

Il est très-évident que nous sommes utiles à la

chose publique ; puisque nous sommes à tous les citoyens qui voyagent pour affaire.

Nous sommes utiles, même au fisc, puisque nous lui reportons, en contributions, partie de nos bénéfices.

Voulût-on, au surplus, faire de cette discussion une affaire d'argent purement et simplement, ce que nous avons peine à croire, nous ferions à la nation des offres plus effectives que les bon de recette de la Régie.

Nous offririons, en ce cas, de payer telle somme,

Ou par chaque tête de cheval,

Ou par chaque lieue parcourue,

Ou par forme d'augmentation à nos impositions mobiliaires.

La Convention nationale en régleroit le *quantum* dans sa sagesse, suivant les localités.

Cet obstacle levé, si c'en est un, que resteroit-il donc pour priver 3000 pères de famille de la libre jouissance de leur état, et le public de leur industrie : l'incertitude du service ! mais, dans tous les tems, ce sont les entrepreneurs particuliers ou secondaires qui l'ont assuré.

Veuillez, citoyens législateurs, peser toutes ces considérations ; rapporter l'arrêté du 6 messidor, décréter la concurrence pour le transport

des voyageurs, et vous aurez vivifié le commerce entretenu les circulations nécessaires, et arraché des hommes utiles aux horreurs de la misère et de la nullité.

*Signé* CARBON, CHEVALIER,
GUINEBAUD, COURGEAULT,
*Commissaires.*